



Kto nie pojeździ po Krakowie

2023-05-31

Przed konsekwencjami wprowadzenia w całym Krakowie strefy czystego transportu przestrzega w rozmowie z Ryszardem Kozikiem radny Mariusz Kękuś.

Zaproponował pan, żebyśmy porozmawiali o strefie czystego transportu. Dlaczego to takie ważne?

Mariusz Kękuś: Bo uważam, że uchwała w tej sprawie została przygotowana bardzo chaotycznie, a mieszkańcy nie są świadomi jej konsekwencji. W mojej ocenie zabrakło w uzasadnieniu do uchwały analiz dotyczących jej wpływu na gospodarkę miasta i życie jego mieszkańców.

Uchwałę Rada Miasta Krakowa podjęła w listopadzie ubiegłego roku...

MK: ...ale jej pierwszy etap wejdzie w życie w 1 lipca 2024 r. Uchwałę przyjęto głównie głosami radnych klubu Platformy-Koalicji Obywatelskiej, Przyjaznego Krakowa i Klubu Kraków dla Mieszkańców. Klub Prawa i Sprawiedliwości głosował przeciwko. Niestety, uchwała wprowadziła strefę czystego transportu na obszarze całego miasta. Pierwotnie założenia były takie, żeby wprowadzić ograniczenia w ścisłym centrum, w obszarze drugiej obwodnicy Krakowa. Zarząd Transportu Publicznego przygotował jednak zupełnie inną uchwałę, którą przegłosowano.

Co zmieni się 1 lipca 2024 r.?

MK: W pierwszym etapie do Krakowa nie będą mogły wjechać i poruszać się po nim samochody zarejestrowane przed 1 marca 2023 r., których silniki benzynowe nie spełniają normy Euro 1, a w przypadku silników diesla – Euro 2. W przypadku aut napędzanych silnikami benzynowymi będą to m.in. samochody osobowe wyprodukowane przed 1992 r., natomiast jeżeli chodzi o diesle – przed 1996 r.

Ile jest takich pojazdów w Krakowie?

MK: W samym Krakowie ok. 15 tys. Dla ich właścicieli będzie to jednak zapewne spory problem – będą musieli je sprzedać, wymienić. Nie wiadomo, czy będzie ich na to stać.

Drugi etap uchwały wejdzie w życie w lipcu 2026 r. ...

MK: ...i dotknie już zdecydowanie większej grupy mieszkańców, bo pojazdów należących do krakowian, które nie będą wówczas spełniały norm, jeździ dziś po mieście ok. 130 tys. – to jedna czwarta wszystkich! Pojazdy na benzynę będą musiały spełniać minimum normę Euro 3 i nie będą mogły być sprzed 2000 r., a diesle – Euro 5 i nie będą mogły być starsze niż te wyprodukowane w 2010 r. Nawet jeśli założymy, że koszt wymiany samochodu na nowocześniejszy to ok. 10 tys. zł, oznacza to, że mieszkańcy będą musieli wydać na wymianę samochodów ok. 1,5 mld zł! Te koszty mogą być wyższe, bo ceny używanych samochodów także idą w górę (najpierw w związku z pandemią, a teraz – wojną). Rośnie też średni wiek samochodów w Polsce – obecnie to prawie 16 lat, co może ograniczać dostępność spełniających normy pojazdów.



W uchwale znalazły się też zapisy, z których wynika, że samochody kupione po 1 marca 2023 r. już w pierwszym etapie (tj. od 1 lipca 2024 r.) będą musiały spełniać normy z etapu drugiego. Polityka informacyjna w tym zakresie jest w mojej ocenie niewystarczająca i może być wiele osób, które kupią samochód, a kilka miesięcy później okaże się, że on nie nadaje się do użytku w naszym mieście.

Niektórzy mieszkańcy zakładają, że te przepisy nie działają wstecz, czyli że jeśli już mają samochód, to będą nim mogli dalej jeździć...

MK: Komunikacja, tym razem społeczna, to kolejny problem. Spotykając się z mieszkańcami Krakowa, podpytuję, czy wiedzą, kiedy uchwała wchodzi w życie i jakie niesie konsekwencje. Odpowiedzi nie nastrajają optymistycznie, polityka informacyjna Miasta pozostawia w tym zakresie wiele do życzenia.

Uważam, że ta uchwała jest jedną z najważniejszych przegłosowanych przez Radę Miasta Krakowa, odkąd jestem radnym. Dotyczy wielu mieszkańców i ma daleko idące skutki finansowe, gospodarcze i społeczne. Cel, tzn. poprawa jakości powietrza, jest bardzo ważny, ale środki, które zostały użyte, są nadmiarowe, nieproporcjonalne i niepotrzebne. Także w porównaniu do państw Europy Zachodniej. W innych miastach europejskich strefy tego typu nie obejmują całych miast, a ich centra. Często mają też charakter czasowy, czyli działają w określonych godzinach. Na przykład w Berlinie strefy ekologiczne obejmują centrum miasta, wewnątrz systemu kolei miejskiej. Oznacza to, że można wjechać do miasta i przesiąść się swobodnie na komunikację miejską. W Krakowie będzie inaczej – mamy tylko nieliczne parkingi park & ride, ale znajdują się one już na terenie miasta. Nie wierzę, że w ciągu dwóch, trzech lat uda się to zmienić.

A przecież uchwała dotyczy nie tylko pojazdów mieszkańców, ale też tych, które do miasta wjeżdżają, np. dowożąc do pracy w Krakowie pracowników przedszkoli, szkół czy szpitali albo realizując dostawy do sklepów czy na targowiska. Jej wejście w życie może doprowadzić do dużego chaosu komunikacyjnego i kryzysu gospodarki miejskiej.

Mariusz Kękuś

wiceprzewodniczący Klubu Radnych Prawo i Sprawiedliwość; pracuje w komisjach Rady Miasta Krakowa: Głównej, Budżetowej, Rodziny, Polityki Społecznej i Mieszkalnictwa oraz Infrastruktury